



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

autobus

Question écrite n° 46673

Texte de la question

M. Roger Boullonnois appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur les modalités d'organisation des transports en Ile-de-France. Cette région est en effet la seule en France à être exclue du champ d'application de la majeure partie des dispositions relatives à la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 et conserve une organisation essentiellement fixée par le décret n° 49-1473 modifié du 14 novembre 1949 relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers. Cette réglementation permet aux entreprises de transports de bénéficier d'une autorisation d'exploitation à vie des lignes de bus. Les exploitants se trouvent ainsi dans une situation de quasi-monopole sur leur zone d'influence, empêchant les collectivités locales de choisir librement les opérateurs de leur réseau de transports en commun. En outre, les entreprises qui décident d'abandonner une ligne, notamment pour des raisons de rentabilité, en restent propriétaires, et interdisent ainsi à tout autre opérateur de pouvoir l'exploiter. Cette absence de concurrence n'est pas de nature à favoriser la qualité du service rendu aux usagers et anéantit totalement le rôle des collectivités locales à ce sujet. Par conséquent, il souhaiterait connaître les éventuelles mesures qu'il compte prendre pour pallier cette situation, et s'il envisage d'abroger les dispositions du décret n° 49-1473 modifié du 14 novembre 1949, applicables à l'Ile-de-France.

Texte de la réponse

En région Ile-de-France, l'exploitation d'un service régulier de transport de personnes suppose son inscription préalable au plan de transport par le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF). Cette inscription intervient après avis d'une commission technique de coordination, en application des dispositions de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée et des textes pris pour son application. L'inscription produit des effets étendus ; en particulier, elle tend à protéger l'entreprise exploitante contre toute nouvelle inscription de service qui serait de nature à concurrencer le service préalablement inscrit. En l'absence de disposition générale, législative ou réglementaire, la durée des autorisations administratives accordées par le syndicat n'est pas limitée dans le temps. Par ailleurs, les règles de coordination ne font pas interdiction de recourir à la mise en oeuvre volontaire d'une procédure de publicité et de mise en concurrence pour préparer la désignation de l'entreprise exploitante, comme l'a déjà reconnu le Conseil d'État dans un avis en date du 9 mars 1995. Des conventions peuvent être passées entre le transporteur, d'une part, et le Syndicat des transports d'Ile-de-France ou les collectivités territoriales, d'autre part, en complément de cette inscription, afin d'améliorer l'offre de transport et la qualité de service. Ces conventions peuvent avoir une durée limitée. Enfin, dans le cadre du règlement d'exploitation prévu à l'article 8 du décret du 14 novembre 1949, les entreprises peuvent, en outre, se voir imposer toutes les modifications utiles aux usagers quant aux itinéraires, aux horaires, aux fréquences, à l'état et la capacité du matériel, moyennant, le cas échéant, une indemnité pour préjudice notable. La charge de cette indemnité peut être répartie entre la collectivité et les transporteurs intéressés par ces modifications. Le système n'est donc pas statique mais bien dynamique. Le décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers précise les cas dans lesquels la validité de l'inscription cesse : renonciation de l'entreprise, suppression du service au plan de transport, sous réserve d'offrir des

services sensiblement équivalents ou, à défaut, du versement d'une indemnité fixée conformément aux dispositions de l'article 10 du décret précité, retrait pour déchéance. Dans ce contexte, un exploitant ne peut cesser de manière unilatérale l'exploitation sans perdre ses droits. Le texte prévoit également que doit être annulée de plein droit toute inscription au plan lorsqu'il y a eu interruption du service non justifiée par un cas de force majeure et ayant duré plus d'un mois. Les textes réglementaires applicables prévoient, d'une part, que les collectivités territoriales ou leurs groupements peuvent subventionner les services de transport et, d'autre part, qu'elles peuvent être inscrites seules (ou conjointement avec un transporteur) au plan de transport pour certains services lorsqu'elles exploitent elles-mêmes ces services ou lorsqu'elles souhaitent concéder ou affermer. La collectivité est alors soumise aux mêmes obligations de continuité du service. L'autorité administrative dispose donc déjà de nombreux moyens pour adapter le plan de transport sans qu'y fasse obstacle le caractère non limité et unilatéral des autorisations accordées. La loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, qui transforme le Syndicat des transports d'Ile-de-France en établissement public local, sous la présidence de la région, clarifie le rôle et la place des collectivités territoriales dans l'organisation de système de transport francilien. Ainsi, les collectivités territoriales ou leur groupement, dénommés « autorités organisatrices de proximité », pourront se voir déléguer, par convention, tout ou partie des attributions du Syndicat des transports d'Ile-de-France, en particulier le pouvoir d'inscription des services au plan régional des transports. Ces dispositions permettront aux « autorités organisatrices de proximité » de définir le niveau de service offert et d'exercer le choix de l'exploitant, selon les règles de coordination qui demeurent actuellement en vigueur. Enfin, la liberté de choix sera renforcée dans le cas des nouvelles catégories de services transférés par la loi du 13 août 2004 précitée (transport scolaire, transport à la demande, transport des personnes à mobilité réduite, transports réguliers fluviaux), le droit d'exploiter ces services reposant, à défaut d'exploitation directe, sur la seule passation d'une convention entre l'autorité organisatrice de proximité et l'entreprise exploitante, dans le respect des règles de concurrence.

Données clés

Auteur : [M. Roger Boullonnois](#)

Circonscription : Seine-et-Marne (6^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 46673

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 14 septembre 2004, page 7087

Réponse publiée le : 26 juillet 2005, page 7453